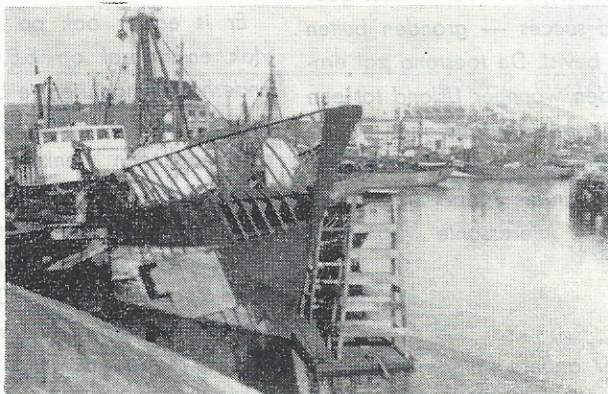


S. O. S.

OOSTENDSE VISSERIJHAVEN



Herstellingswerken op scheepswerven Seghers.

Nu de vastenperiode achter de rug is zal de bedrijvigheid in de vismijn zelf wel iets gaan verminderen, waar deze van de scheepsherstellingswerkhuizen wel zal toenemen.

Het is wel van belang voor de buitenstaander om eens nader kennis te maken met de vissershaven, welke niet voldoende gekend is door onze stadsgenoten en nog veel minder door de zomergasten die er nochtans veel nut zouden van hebben om ook de belangrijke tak van onze industrie, met name «De Zeevisserij», van dichterbij te leren kennen.

De Oostendse vissershaven bestaat in feite uit drie dokken : Het Montgomerydok — Het tijdok en het Visserijdok, gelegen tussen het tijdok en de Hendrik Baelskaai.

Het Montgomerydok is wel het meest gekend door onze zomergasten en velen zelfs beelden zich in dat de kleine garnalscheepjes, welke zij dagelijks zien in- en uitvaren, onze nationale vissersvloot is.

Weinigen kennen de vissershaven van de Opex, welke nochtans de

grootste is van het land, en welke door haar moderne uitrusting bijgedragen heeft tot de uitbreiding van de vissersvloot.

Deze bestaat uit zowat een 200 eenheden welke tot vóór een tiental jaren wel de modernste was van Europa .

De tijd vliegt echter snel en de moeilijke economische toestand wel-

ke geschapen werd door de Benelux-overeenkomst inzake visserij aangelegenheden liet niet meer toe de oud geworden vaartuigen tijdig te vervangen.

Nu rijzen er nieuwe moeilijkheden op tengevolge van het uitbreiden van de visserijgrenzen op IJsland en Noorwegen, en men kan zich wel eens afvragen tot wat het baat een prachtige vissershaven te bezitten, met de meest moderne uitrustingen indien de mogelijkheden niet meer geboden worden om deze traditionele visgronden verder te blijven bevisen.

Zoals hoger gezegd is de visserijhaven van Oostende de grootste van het land. De vismijn zelf is een der meest moderne van Europa en bijzonder geschikt voor de groothandel.

De middenslag, kleine en grote diepzeetreibers komen regelmatig de drie eerste dagen van elke week hun vangsten rechtstreeks in de vismijn lossen, waar ze zo spoedig mogelijk in de pakhuizen der kopers



Slipway van 500 en 1.000 Ton.



Garnaalmijn in opbouw

verwerkt worden, en verzonden zowel in binnen- als naar buitenland.

Buiten de loskaai, waar niets anders toegelaten wordt dan het lossen van de vis, bestaat er aan de overzijde van de vismijn een uitrustingskaai waar de vaartuigen aanleggen om opnieuw uitgerust te worden met brandstof, ijs, vismateriaal en proviand om na 2 of 3 dagen rust terug voor 2 of 3 weken de ver afgelegen visgronden te gaan opzoeken.

Het is ook langs deze kaai dat de scheepswerven, zowel bouwers als herstellende, zich bevinden, alsook al-

le leveranciers van netten, touwwerk, navigatietoestellen, enz...

Er zijn ook nog andere industrieën in de directe omgeving van de vissershaven, namelijk rokerijen, zouterijen en diepvriesinstallaties welke soms een grote rol spelen in de prijzenstabiliteit bij grote aanvoer van visserijproducten.

Het is misschien niet van belang ontbloot onze lezers ter kennis te brengen dat de investeringen in de vissersvloot ongeveer 1 miljard frank bedragen waaraan dient toegevoegd twee en half miljard voor de haveninstelling en de industriele

uitrustingen welke op het grondgebied van de vissershaven gelegen zijn.

In vele politieke kringen wordt er thans gesproken over de noodzakelijkheid van een nieuw visserijdok en een grotere Slipway. O.K. zouden wij zeggen, moesten de vooruitzichten voor de visserij gunstig zijn en daar zou de handelskamer een helpende hand kunnen uitsteken met een S.O.S. te lanceren aan de bevoegde ministeriële instanties in samenwerking met de afgevaardigden van de visserijmiddelen.

Victor SEGHERS